

意見書案第3号

自家用車・ドライバーを活用した有償運送（ライドシェア）の導入中止を
求める意見書

上記の意見書を次のとおり提出します。

令和6年3月25日

大津市議会議長

竹内基二様

提出者 杉浦智子

林まり

柏木敬友子

小島義雄

自家用車・ドライバーを活用した有償運送（ライドシェア）の導入中止を求める意見書

政府は、2023年12月のデジタル行財政改革会議中間とりまとめ及び規制改革推進会議の中間答申において、地域を限るなどの条件付きによるライドシェアを今年4月から一部解禁する方針を打ち出した。ライドシェアは、地域交通の担い手不足や移動手段の不足といった深刻な社会問題に対応するためとして、自動車の第2種運転免許を持たない一般ドライバーによる自家用自動車での有償運送を可能とするものである。

タクシーを含めた旅客運送事業は、運転者の健康管理、乗務前後の点呼等による過労・飲酒運転の防止、苦情や事故の処理など、運行の安全を確保するための様々な事柄が、運転者の第2種免許取得と一体で法律上義務づけられている。さらに車両整備についても、日常点検・定期点検、故障事故への対応が定められている。

しかし、新たな制度案では、安全・安心を確保するとして、旅客運送分野において事故防止対策のノウハウを有するタクシー会社が、一般ドライバーの教育、運行管理や自家用自動車の車両の整備管理を行うとともに、運送責任を負うこととなる。

アプリを使った配車のみで、地域、時期、時間帯を限定するなどの許可基準を示しているものの、業界内では、地域の公共交通が破壊される、ライドシェアの自家用車について車両整備や事故対応など会社の責任が増すなど、危機感や懸念の声が上がっている。またライドシェアのドライバーは、ライドシェア企業と契約しているだけで雇用関係はなく、身元確認も不十分なため、ライドシェアを導入した他国では、乗客に対する恐喝や強盗、性犯罪が多発している。便利だとの感想を述べる人もいるが、どの車も安心という保障はなく、特に女性が夜1人で乗車することは危険である。

公共交通における人手不足の根本要因は低過ぎる賃金であり、規制緩和により公共交通のコストカットを強いた政府の政策である。住民の移動手段を守るために必要なのは、規制緩和ではなくタクシーやバスへの手厚い支援である。

よって、国及び政府においては、乗客の安全の問題を置き去りにし、公共交通の信頼を損ないかねないライドシェアの導入を中止することを強く求めるものである。

以上、地方自治法第99条の規定に基づき意見書を提出する。

令和6年3月25日

大津市議会議長 竹内 基 二

内閣総理大臣
国土交通大臣
デジタル大臣
衆議院議長
参議院議長

あて